

78

PROCESSING COPY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY
INFORMATION REPORT

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

S-E-C-R-E-T

2008596

25X1

COUNTRY	East Germany	REPORT	[Redacted]	25X1
SUBJECT	Ministry of Transportation: Instructions for Implementing Decisions of the Third Party Conference during the Second Five-Year Plan	DATE DISTR.	August 17 1956	
		NO. OF PAGES	1	
DATE OF INFO.	[Redacted]	REQUIREMENT NO.	RD	25X1
PLACE ACQUIRED	[Redacted]	REFERENCES		

ENCLOSURE ATTACHED
DATE

This is UNEVALUATED Information

(S)

THE SOURCE EVALUATIONS IN THIS REPORT ARE DEFINITIVE.
THE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.
(FOR KEY SEE REVERSE)

10 JAN 1957

TRK

[Redacted] list of instructions (Richtlinien) by the Ministry of Transportation for implementing decisions made by the SED Third Party Conference, held early in 1956. The instructions, covering the Second Five-Year Plan period, apply almost entirely to the East German railroad, including equipment and operations. (13 pages in German)

25X1

25X1

[Redacted]

25X1

25X1

S-E-C-R-E-T

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	FBI		AEC				
-------	---	------	---	------	---	-----	---	-----	--	-----	--	--	--	--

R i s i k o l i n i e n
 des Ministeriums für Verkehrswesen
 zur Durchführung der Beschlüsse der 3. Parteikonferenz
 der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands

Die auf der 3. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands beschlossene Direktive für den 2. Fünfjahrplan ist das große Kampfprogramm der Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik für den weiteren Aufbau des Sozialismus und für die Stärkung und Festigung unserer Arbeiter - und Bauern-Macht.

Dieser große Plan gibt allen Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik eine leuchtende Perspektive, stellt sie vor neue und schöne Aufgaben und schafft die inneren Voraussetzungen für den erfolgreichen Kampf um das neue, friedliebende und einheitliche Deutschland.

Die im 2. Fünfjahrplan vorgesehene Steigerung der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, der erweiterte Binnen- und Außenhandel und das große Investitionsprogramm der volkseigenen Wirtschaft stellen hohe Anforderungen an das Verkehrswesen. Die ständig wachsenden quantitativen und qualitativen Beförderungsbedürfnisse der Wirtschaft und Bevölkerung im Personen- und Güterverkehr müssen sicher, schnell und mit steigender Rentabilität befriedigt werden.

Deshalb gewinnen die Erweiterung und der Ausbau der Verkehrswege und Anlagen sowie die Zunahme der Leistungsfähigkeit des Fahrzeugparkes in allen Transportzweigen erhöhte Bedeutung. Im Vergleich zu 1955 ist bis 1960 folgende Leistungssteigerung zu erzielen:

Transportzweig	t %	tkm %
Deutsche Reichsbahn	133,2	132,0
Binnenschifffahrt	137,2	142,1
Seeschifffahrt	1.390,0	3.300,0
Kraftverkehr (einsch. Werkverkehr)	138,9	130,0

Diese Aufgaben erfordern insbesondere:

Die Verstärkung des Kampfes um eine hohe sozialistische Disziplin und Arbeitsmoral, um Ordnung, Sicherheit und unfallfreie Arbeit.

Kampf um die Rentabilität in allen Zweigen des Verkehrswesens durch verstärkte massenpolitische Arbeit und durch neue Methoden der wirtschaftlichen Rechnungsführung.

Modernisierung der vorhandenen und planmäßige Entwicklung neuer Anlagen und Fahrzeuge unter Anwendung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und der modernsten Technik.

Festigung der kollektiven Zusammenarbeit und persönlichen Verantwortung in allen Ebenen.

Ausschöpfung der Initiative aller Werktätigen des Verkehrswesens durch eine enge Zusammenarbeit der Arbeiter mit der technischen Intelligenz.

- 4 -

Dienstzweige, Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswerke usw. erforderlich. Ein einheitlicher technologischer Prozeß erleichtert die Arbeit der Dispatcherleitungen und bringt sie zur vollen Wirksamkeit.

Gleichzeitig muß zur Verbesserung des operativen Betriebsablaufes ein aufeinander abgestimmter Arbeitseinsatz der Kader im operativen Dienst gewährleistet werden. Die Bildung fester Stammbrigaden, die im Vierbrigadesystem arbeiten, ermöglicht außerdem eine exakte Abgrenzung der Aufgabenstellung, eine klare Verantwortlichkeit und gerechte Leistungsbewertung. Nach eingehenden Vorbereitungen ist im gesamten operativen stationären Betriebs- und Verkehrsdienst und, soweit das die Rangier- und Zugbildungsarbeit betrifft, auch im Maschinen- und technischen Wagenbetriebsdienst - beginnend an den Schwerpunkten - zum Vierbrigadesystem überzugehen.

Jede Reichsbahndirektion hat hierfür Pläne auszuarbeiten und im Jahre 1956 ein Beispiel zu schaffen. Die feste Brigadenbildung sichert den Kampf ganzer Streckenabschnitte um die exakte Einhaltung des Fahrplanes.

Besonderer Wert ist auf die regelmässige Auswertung der Arbeitsanalysen der Streckenbrigaden während ihrer Produktionsberatungen zu legen.

Der Fahrplan ist eine entscheidende Grundlage für die sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Betriebsführung.

Der Leistungsplan, der Fahrplan und der Finanzplan müssen eine feste Einheit bilden.

Die Reorganisation des Fahrplanes ist deshalb eine der vorrangigsten Aufgaben.

Es ist ein Fahrplan zu erarbeiten, der den Anforderungen im Reise- und Güterverkehr in den einzelnen Quartalen des Jahres (Urlaubsverkehr, Herbstverkehr usw.) entspricht.

Ausgehend von der Kapazität unserer Anlagen und Betriebsmittel muß der Fahrplan verschiedene, dem Verkehrsaufkommen entsprechende Stufen vorsehen.

Die erhöhten Transportaufgaben erfordern neben der Verbesserung der Organisation der Arbeit modernste technische Anlagen und einen modernen Fahrzeugpark.

Unsere Regierung hat hierzu umfangreiche Investitionsmittel zur Verfügung gestellt. Alle Eisenbahner müssen darum kämpfen, daß diese Mittel zweckentsprechend und mit dem größten Nutzeffekt zur allseitigen Erhöhung des technischen Niveaus aller Dienstzweige angewandt werden.

Bis 1960 werden weitere 400 Strecken-km auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt und moderne elektrische Lokomotiven und Triebwagen erprobt.

Die Umgruppierung der Zugkräfte beginnt mit dem weiteren Einsatz von über 400 Diesellokomotiven für den Rangier- und Streckendienst. Dabei werden leistungsfähige Diesellokomotiven für den Reise- und schweren Güterzugdienst bis 2400 PS annähernd 8% der Leistungen übernehmen. Auf dem Schmalspurnetz werden 1960 schon 28% der Leistungen durch Diesellokomotiven bewältigt.

Für die ländlichen Bezirke, besonders der Rbd Greifswald und Schwerin, sind für Nebenstrecken 90 Schienenomnibusse vorgesehen.

- 4 -

25X1

- 5 -

Sie haben die Aufgabe, die technologische Arbeit der Bahnhöfe und Strecken ständig zu kontrollieren, notwendige Veränderungen im technologischen Arbeitsprozeß vorzunehmen und die Verbesserungsvorschläge der Neuerer auszuwerten. Für größere technologische Untersuchungen und für umfangreiche Investitionsvorhaben sind Technologen-Brigaden einzusetzen, die unter Anleitung des technologischen Instituts der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Deutschen Reichsbahn arbeiten.

Schwerpunkte für die Einführung der neuesten Technik im Betriebs- und Verkehrsdienst:

Ausbau des Bahnhofs Dresden-Friedrichstadt zum modernsten und leistungsfähigsten Gefälle-Rangierbahnhof.
Einbau 13 modernster automatischer Ablaufstellwerke mit Rangierfunkanlagen und Balkengleisbremsen.

Ausrüstung eines großen Teils von Bahnhöfen mit Hommschuh-Kippanlagen bzw. mechanischen Hommschuhgleisbremsen.

Auf wichtigen Strecken in den Rbd-Bezirken Berlin, Erfurt, Cottbus und Dresden wird der halbautomatische bzw. automatische Streckenblock eingebaut.

Erweiterung der am südlichen Teil des Berliner Außenringes begonnenen Fernsteuerung.

Erprobung der linienförmigen Zugbeeinflussung im Rahmen der vorgesehenen Automatisierung.

Anwendung des Streckenfunks auf großen Streckenabschnitten im Jahre 1958.

Ersatz der Morsschreiber durch Zugmeldespeicher. Die Dispatcherzentralisation wird als Großversuch eingerichtet.

Nach dem fernsprech-technischen Aufbau der Dispatcherkreise werden die Ferndispatcheranlagen automatisiert und besondere Dispatcherverbindungen den Reichsbahnämtern geschaffen.

Ferner werden zur Entlastung des Dispatchers von manueller Arbeit 40 Dispatcherkreise mit Streckenleuchtbildern, Zugnummernmeldern und Zuglaufschreibern ausgerüstet.

Für die Mechanisierung der Be- und Entladung von Massengütern auf der Ladestraße ist im Rahmen der Kleinmechanisierung der Einsatz von modernen fahrbaren Kränen, Laufkatzenanlagen, Transportbandern und anderen Hebezeugen in großer Zahl geplant.

Die Be- und Entladearbeit auf 15 Spurwechselbahnhöfen wird mechanisiert.

Auf den Schwerpunktbahnhöfen des Reiseverkehrs werden moderne Gepäck- und Fahrradaufbewahrungen zur Selbstbedienung der Reisenden eingerichtet.

Die Gopa Leipzig Hof wird zu einer Muster-Gopa ausgebaut und erhält Rollbahnen auf den Annahme- und Ausgabebahnen, Spillanlagen für den Transport des Expreßgutes sowie eine Rohrpostanlage.

Der Kleinmechanisierung ist besonderer Wert beigemessen, da sie in vielen Fällen mit verhältnismässig geringem Aufwand an Mitteln und Stoffen beträchtlich die Wirtschaftlichkeit hebt. So ist z.B. vorgesehen der Bau und Einsatz von

- 34 ferngesteuerten Seilhemmschuhbremsen,
- 600 motorisierten Wagenschiebern,
- 50 fahrbaren Kränen,

x zwischen

- 6 -

25X1

- 7 -

radsätzen usw vor. Aus diesen Gründe müssen die Bahad-
lungsanlagen in den Bw und die Be- und Entladeanlagen
der neuen Technik angepaßt werden.
Auf den Schmalspurstrecken sind vermehrt Rollfahrzeuge
einzusetzen, damit der Güterumschlag von Normal- auf
Schmalspur allgemein ohne Umladung erfolgen kann.
Der arbeitende Güterwagenpark ist entsprechend den größeren
Transportleistungen durch Senkung des Reparaturanteils auf
mindestens 6 % zu steigern. Bei Reisezugwagen darf der
Reparaturanteil höchstens 6,8 % betragen.

Für die schnellere Ausbesserung der Kesselwagen ist ein
weiteres Wagenwerk mit fließender Fertigung einzurichten.
Die Kesselarmaturen und Beladeeinrichtungen der Kessel-
wagen sind zu typisieren.

Für die Schnellausbesserung der Wagen im Betrieb sind
in allen Schwerpunktbahnhöfen gesicherte Schnellausbesserungs-
gleise einzurichten. Von den Wagenmeistern müssen verstärkt
die Kleinausbesserungen an den Zügen ausgeführt werden. Zu
diesem Zweck sind zwischen den Betriebsgleisen kleine Lager
für Werkzeuge und Werkstoffe einzurichten. Für die Verbesse-
rung der Reiskultur sind die betrieblichen Leistungen in
den Bw schnellstens durch

- die Vermehrung der großen Reinigung (R) um 33,8 %
- die Vermehrung der kleinen Reinigung(r) um 16,4 %
- die Verbesserung der Laokpflege (L) um 150,0%

zu steigern.

Für diese Arbeiten sind neu zu entwickelnde Außenreinigungs-
geräte für die Wagenkästen und für die Untergestelle und
Großstaubsaugeranlagen für die Inneneinrichtung in den
Schwerpunkt-Bw in Betrieb zu nehmen.

Für die Behandlung der Großrauwagen und Doppelstockzüge
werden in den Schwerpunkt-Bw Hebestände mit 120 t Trag-
fähigkeit, Spillanlagen und technische Einrichtungen, wie
Kohlssekken mit querverschiebbaren Senken, eingebaut.

Die vorhandenen Vorheizanlagen sind zu erweitern und neue
entsprechend den gesteigerten Bedürfnissen zu schaffen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß im mitteldeutschen Raum
in verstärkter Maße 3- und V-Lok zum Einsatz kommen.

Drei nach den modernsten Gesichtspunkten einzurichtende
Bw werden neu gebaut und außerdem an betrieblich wichti-
gen Orten 6 neue Wagenhallen mit Nebenanlagen eingerichtet.

In den Waggonbaubetrieben, den Raw und Bw ist die Güte-
kontrolle und Endabnahme zu verbessern und eine höhere
Arbeitsqualität durchzusetzen.

Die Betriebs- und Verkehrsdienststellen müssen gemeinsam
mit der Wagenwirtschaft den Kampf gegen die Wagenbeschädi-
gungen im Rangierbetrieb und bei den Be- und Entladern
verstärken.

Um die Zusammenarbeit zwischen den Betriebs- und Verkehrs-
dienststellen und den Wagenmeistern zu festigen und die
Kontrolle zu verstärken, sind die Wagenmeister bei der
Ausübung ihres operativen Dienstes auf den Bahnhöfen dem
Bahnhofsdurchsichtler zu unterstellen.

Die Arbeiten der Wagenmeister sind für den pünktlichen
und sicheren Betriebsablauf von entscheidender Bedeutung.

- 8 -

25X1

- 9 -

Streifen- auf Blattschreiber durchgeführt. Die Telegrafenzentralen werden vom Koreschreiber auf den Hell-schreiber umgestellt.

Auf dem Gebiet der Leitungs- und Übertragungstechnik werden die weitere Verkabelung und die trägerfrequente Ausnutzung der Streckenkabel in Angriff genommen.

Um die bestehenden technischen Sicherungs- und Fernmeldeanlagen besser zu erhalten, werden Entrostungs- und Farbspritzenanlagen sowie verbesserte Werkzeuge und Meßgeräte eingesetzt.

Zur Senkung der Verlustzeiten und zur ~~schätz~~ schnelleren Beseitigung der Störungen werden Sfm und Sfw entsprechend dem Arbeitsaufkommen mit schienen- und nichtschienengebundenen Fahrzeugen ausgerüstet.

Die neue Arbeitsorganisation und Technik erfordern in der Unterhaltung neue Methoden und eine außerordentlich hohe Qualifikation der Kader. Deshalb ist es erforderlich, vor allem die Meister, die Sicherungs- und Fernmeldewerker der Klasse I und II entsprechend den neuesten Erkenntnissen der Sicherungs- und Fernmeldetechnik zu qualifizieren und zu schulen.

= Investitions- und Bautätigkeit

Die Deutsche Reichsbahn erhält die doppelte Summe der Investitionsmittel des 1. Fünfjahrplans.

Die zweckmäßigste und konzentrierte Verwendung dieser Investitionsmittel erfordert ein gut vorbereitetes und streng kontrolliertes Investitionsgeschehen. Die Verplanung aller Bauvorhaben muß auf der Grundlage des langjährigen Perspektivplanes erfolgen.

Durch eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Entwurfsbetrieben und den bauausführenden Betrieben, die bereits beim Vorprojekt beginnen muß, sind alle Fragen des Arbeitsprozesses und der Kalkulation so weit zu klären, daß eine reibungslose und unter dem Gesichtspunkt der strengsten Sparsamkeit ablaufende Bauausführung gewährleistet wird.

Vom Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn sind mehr als bisher die wertvollen Erfahrungen der Bauarbeiter, der technischen Intelligenz und der Eisenbahner zu berücksichtigen.

Zur weiteren Senkung der Projektierungs- und Baukosten sind genormte Bauteile und Typentwürfe anzuwenden, wie z.B.:

Rohrdurchlässe mit generierten Bauelementen aus Beton,

aus Beton vorgefertigte Bahnsteigüberdachungen in Schmetterlingsbauweise zur Einsparung von Holz,

Fundamente aus Fertigbetonteilen und vorgespannte Betonmaste für die Elektrifizierung der im 2. Fünfjahrplan vorgesehenen Strecken der Deutschen Reichsbahn.

Die Spannbetonbauweise, namentlich im Brückenbau, ist entsprechend der bisher gewonnenen theoretischen und praktischen Erkenntnisse einzuführen. Die Ingenieure des EVDR und des Baubetriebes der Deutschen Reichsbahn sind in besonderen Lehr-

- 10 -

25X1

- 11 -

Berücksichtigung der Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung.
Automatisierung der Ferndispatcher-Fernsprechanlagen (Linienwählbetrieb).
Strecken-Zentral-Stellwerk mit Streckenleuchtbild. Linienförmige Zugbeeinflussung mit Verbesserung der Wegübergangssicherungsanlagen;
Haltlichtanlagen für eingleisige Nebenbahnen.
Verbesserung der Fernmeldeanlagen mit Durchwählbetrieb für Fernschreibverkehr.
Einführung der Streckenfunktechnik zur gegenseitigen Verständigung zwischen Dispatcher, Stellwerks- und Lokpersonal.

Rangiertechnik

Untersuchungen über die Ablaufdynamik bei verschiedenen Wagen, Wagenlagern und Wetterverhältnissen.
Verbesserung der Hemmschuhbremsen.
Typisierung der Gleisbremsen leichter und schwerer Bauart.
Automatische Ablaufstellwerke verschiedener Leistungsfähigkeit.
Weiterentwicklung des Rangierfunkes.
Entwicklung des vollautomatischen Ablaufbetriebes eines Verschiebebahnhofs mit Hilfe der industriellen Fernsehtechnik.

Modernisierung der Bahnanlagen und Mechanisierung der Oberbauarbeiten

Schneller Abschluß der Studienarbeit über die Anwendung des Langschiensoberbaues auf Strecken und Rangiergleisen.
Verbesserung der Arbeitsmethoden bei der Schienenschweißung und Ermittlung ihrer wirtschaftlichsten Einsatzbereiche.
Schneller Abschluß der Versuche zur Verbesserung der Liegedauer der Holzschwellen durch Nachimprägnieren im Gleis.

Elektrische Zugförderung

Untersuchung über Wahl des wirtschaftlichsten Stromsystems unter Berücksichtigung bestehender und neuer Energiequellen und in Zusammenhang mit

- a) den Erprobungsergebnissen der Umrichter im Reichsbahnkraftwerk Muldenstein (Strombezug aus dem 50 Hz-Landesversorgungsnetz und damit Vermeidung der Investitionen bahneigener Kraftwerke);
- b) der Entwicklung wirtschaftlicher Block-Baureihen hinsichtlich der Energieumformung für 50 Hz und eines möglichst verschleißlosen elastischen Antriebes;
- c) Entwicklung einer Mehrstrom-Block.

Dieselszugförderung

Untersuchung und Entwicklung

- a) der günstigsten Dieselmotoren-Bauart (Drehzahl);
- b) der wirtschaftlichsten Kraftübertragungsart der Lokleistung entsprechend einschließlich der modernsten Steuerung;
- c) Untersuchung über die Festlegung des Leistungsbereiches der elektrischen und Diesellokomotiven unter dem Gesichtspunkt ihres ökonomischen Einsatzes.

- 12 -

25X1

- 13 -

Um bei der Eisenbahn planmäßig die Selbstkosten zu senken und den Rationalisatoren auf Grund einer eingehenden Analyse des Arbeitsplatzes Hinweise über unausgenutzte Kapazität und deren Ausschöpfung zu geben, ist die Planung von technisch-organisatorischen Maßnahmen nach der Sörniewitzer Methode für die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes zu entwickeln.

Dazu sind die Erfahrungen des Raw "Einheit" Leipzig und der Ga Bautzen auszuwerten. Die hieraus gewonnenen Erfahrungen geben auch eine richtige Orientierung für den Abschluß von Ingenieur-Konten. Es muß gelingen, die Rationalisatorbewegung besonders durch betriebliche Themen planmäßig zu gestalten und sie auf die wirklichen Schwerpunkte zu lenken.

Von den wissenschaftlich-technischen Räten der Hv und nachgeordneten Stellen bestätigte und kontrollierte Bearbeitungspläne werden sicherstellen, daß die Auswertung und Einführung der Verbesserungsvorschläge, Ingenieur-Konten und Erfindungen schnell und gründlich vorgenommen und die Initiative der Rationalisatoren ohne Verzögerung belohnt wird.

Diese Arbeiten sind unter der Verantwortlichkeit der leitenden Funktionäre in den Hv des MV, in Rbd, Rba und Dienststellen durchzuführen.

25X1